



# भारत का राजपत्र

# The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 10 ]

नई दिल्ली, बुधवार, जनवरी 18, 2006/पौष 28, 1927

No. 10]

NEW DELHI, WEDNESDAY, JANUARY 18, 2006/PAUSA 28, 1927

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 12 जनवरी, 2006

सं. टीएएमपी/35/2005-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार धूल पैदा करने वाले बल्क कार्गो पोतों की भीड़-भाड़ कम करने के लिए विशेष प्रभारों की वसूली हेतु तूतीकोरिन पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/35/2005-टीपीटी

आदेश

(दिसम्बर 2005 के 27वें दिन पारित किया गया)

यह मामला धूल पैदा करने वाले बल्क कार्गो पोतों की भीड़-भाड़ कम करने के लिए विशेष प्रभारों की वसूली हेतु तूतीकोरन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 टीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में उठाए गए प्रमुख मुद्दों का सारांश नीचे दिया गया है:-

- (i) इसके पास सामान्य कार्गो पोत प्रहस्तन के लिए तीन गहरे कर्षण वाली बर्थ और पांच उथले कर्षण वाली बर्थ हैं। कुछ विशेष कार्गो यथा; तांबा सांद्रण, रॉक-फास्फेट, औद्योगिक कोयला, सल्फर, उर्वरक, कोक इत्यादि के प्रहस्तन के कारण होने वाले वायु प्रदूषण को नियंत्रित करने के लिए पत्तन इन कार्गो हेतु गहरे कर्षण वाली बर्थ सं० III और IV निर्धारित करने की पद्धति का अनुसरण करती है। बर्थ संख्या I, II, V, VI और VIII (तीसरी गहरे कर्षण वाली बर्थ) का अन्य सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपयोग किया जाता है।

(ii) कई बार गहरे कर्षण/धूल पैदा करने वाले कार्गो पोतों का समूहीकरण कर दिया जाता है, जिससे पत्तन में भीड़-भाड़ होने से बचा जा सकता है। प्रयोक्ता, विशेषकर बर्थ संख्या V, VI और VIII में विस्तृत बैकअप ब्लेट्र के कारण धूल पैदा करने वाले कार्गो के प्रहस्तन के बाद सामान्य कार्गो बर्थ को पत्तन की संतुष्टि के अनुसार साफ करने में असमर्थ रहे हैं।

(iii) धूल पैदा करने वाले कार्गो पोतों के लिए इन बर्थों का आबंटन, पत्तन की सुविधा के लिए पोतों के हटाने की सुविधा के दुरुपयोग के अलावा पारदर्शी भी नहीं रहा है।

(iv) टीमीटी ने प्रयोक्ताओं के साथ 29 अप्रैल, 2005 को एक बैठक आयोजित की थी और विस्तृत विचास-विमर्श के बाद परस्पर यह सहमति हुई थी कि दरों के मान में निम्नलिखित प्रावधान शामिल किए जाएँ :-

“(क) बर्थ संख्या-VII] को साधारणतया धूल पैदा करने वाले कार्गो जैसे तांबा सांद्रण, रॉक फास्फेट, औद्योगिक कोथला सल्फर, उर्वरक, कोक इत्यादि को छोड़कर अन्य कार्गो के लिए ही निर्धारित किया जाएगा।

(ख) बर्थ संख्या-I, II, V और VI का उपयोग सामान्यतया धूल उत्पन्न करने वाले कार्गो के प्रहस्तन के लिए नहीं किया जाएगा।

(ग) तथापि, भीड़-भाड़ के समय, एमओपी/एसओपी और रॉक फास्फेट के प्रहस्तन की अनुमति निम्नलिखित शर्तों के अधीन बर्थ संख्या-VIII में दी जाएगी :

(i) बर्थ संख्या-III/IV, जहां से कार्यरत पोत को बर्थ संख्या-VIII में अंतरित किया जाएगा, में बर्थिंग की मांग करने वाले पोत दरों के मान के अनुसार पायलिटेज प्रभारों के 33% पर परिकलित अंतरण प्रभार अदा करेंगे। इसके अतिरिक्त, दो बर्थ संख्या-VIII में उतारे गए कार्गो के लिए 1/-स्पया प्रति मीट्रिक टन की दर पर सफाई प्रभार भी अदा करेंगे।

(ii) यदि लंगरगाह में कतार में लगा अगला पोत एमओपी/एसओपी/रॉक फास्फेट का वहन करता है और बर्थ संख्या-III और IV पर पहले से कब्जा है तो पोत को पोत द्वारा साधारणतया देय पायलिटेज के अतिरिक्त पायलिटेज के 33% पर माने गए अंतरण प्रभारों के भुगतान पर सीधे बर्थ संख्या-VIII में खड़ा किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, बर्थ संख्या-VIII में उतारे गए कार्गो के लिए 1/-स्पया प्रति टन का सफाई प्रभार पोत द्वारा अदा किया जाएगा।

(घ) (i) बर्थ संख्या-VIII पर भी पहले से कब्जा रहने की दशा में उत्तराई के बाद बर्थ सं-III और IV में एमओपी/एसओपी/रॉक फॉस्फेट उतारने वाले कार्यरत पोतों को बर्थ संख्या-III और IV में आने वाले गहरे ड्राफ्ट वाले पोतों को स्थान देने के लिए सीधे लदान हेतु बर्थ संख्या-V और VI में अंतरित किया जा सकता है, बशर्ते कि ऊपर यथाउल्लिखित अंतरण प्रभार और सफाई प्रभार आने वाले पोतों द्वारा अदा किया जाता है।

(ii) यदि लंगरगाह में कतार में लगा अगला पोत एमओपी/एसओपी/रॉक फास्फेट का वहन करता है और वर्ध संख्या-III और IV पर पहले से कब्जा है तो पोत को पोत द्वारा साधारणतया देय पायलिटेज के अतिरिक्त पायलिटेज के 33% पर माने गए अंतरण प्रभार के भुगतान पर सीधे वर्ध संख्या-V/ VI पर खड़ा किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त वर्ध संख्या-V/ VI पर उतारे गए कार्गो पर 1/-रूपया प्रति टन की दर पर सफाई प्रभार भी पोत द्वारा अदा किया जाएगा।

(ड) अगर भीड़-भाड़ कम करने के लिए उपरोक्त सभी उपाय फलदायी नहीं होते हैं, तो अध्यक्ष की अनुमति से केवल असाधारण परिस्थितियों में ही सीधे लदान के लिए ताम्बा सांद्रण को वर्ध संख्या V/VI में ऊपर यथाउलिखित अंतरण/माने गए अंतरण और सफाई प्रभार के भुगतान पर प्रहस्तन किए जाने की अनुमति दी जाएगी।

2.2 टीपीटी ने उल्लेख किया है कि इसके दरों के मान में मौजूदा प्रावधान में उत्तरी तरंग रोध में कोयला जेट्टी और तेल जेट्टी तथा वीओसी में वर्ध I से IV, वर्ध V और VI से संबंधित अंतरण शामिल हैं। चूंकि, वर्ध संख्या VII और VIII (गहरे ड्राफ्ट वाले वर्ध) पूर्णतः प्रचालनात्मक हो गए हैं, इसलिए इन वर्धों से और तक अंतरण के दृष्टांत हैं। अंतरण प्रभारों में विसंगति प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन के दौरान ठीक की जाएगी। तात्कालिक प्रस्ताव वर्ध संख्या III/IV से वर्ध संख्या VIII तक अंतरण प्रभारों को दक्षिण और उत्तरी तरंग रोध के बीच अंतरण प्रभारों को समतुल्य बनाने और उस दर (वास्तविक अथवा मानी गई) को कार्यरत पोतों को भीड़-भाड़ के समय दक्षिण तरंग रोध में अन्य वर्ध तक धूल उत्पन्न करने वाले कार्गो के साथ अंतरण पर लागू करने का पहला उपाय है।

2.3 टीपीटी ने यह भी सूचित किया है कि टूटीकोरिन स्टीमर एजेंट एसोसिएशन (टीएसएए) ने तदर्थ आधार पर निम्नलिखित शर्तों पर सहमति दी है :

(i) रॉक फास्फेट और एमओपी पोतों को वर्ध की उपलब्धता के अधीन पायलिटेज शुल्क के 33% के समतुल्य अंतरण प्रभार के भुगतान पर वर्ध संख्या VIII में खड़ा किया जाएगा।

(ii) यहां तक कि अगर एमओपी और रॉक फास्फेट के पोत वर्ध संख्या VIII में खड़े किए जाते हैं, तो इसे माना गया अंतरण समझा जाएगा और ऐसे पोतों को अंतरण प्रभार के रूप में पायलिटेज शुल्क का 33% अदा करना होगा।

(iii) वर्ध संख्या VIII पर उतारे गए कार्गों की मात्रा के लिए उक्त पोत हेतु परेषिती द्वारा 1/-रूपया प्रति टन पर सफाई प्रभार अदा किया जाना होगा।

2.4 पत्तन और प्रयोक्ताओं के बीच तदर्थ व्यवस्था पर परस्पर सहमति के दृष्टिगत टीपीटी ने इस प्राधिकरण से अपने दरों के मान में आसन्न संशोधन किए जाने तक दिनांक 30 अप्रैल, 2005 से तदर्थ उपाय के रूप में प्रस्ताव को अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

3.1 निर्धारित विचार-विमर्श प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव की एक प्रति संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए अग्रेषित की गई थी। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां पुनः जानकारी के रूप में टीपीटी को अग्रेषित की गई थीं।

3.2 टीपीटी ने विभिन्न प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपना प्रत्युत्तर भी दिया है।

4. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच-पड़ताल के आधार पर, टीपीटी से विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/ स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। उठाए गए प्रश्न और उनपर टीपीटी का प्रत्युत्तर नीचे सारणीबद्ध किया गया है :

क्र. सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	टीपीटी का प्रत्युत्तर
(i)	बर्थ की सफाई के लिए अतिरिक्त प्रभार लागू करने का कारण इस तथ्य के दृष्टिगत स्पष्ट किया जाए कि धूल पैदा करने वाले कार्गों का पारम्परिक रूप से टीपीटी द्वारा प्रहस्तन किया जा रहा है और मौजूदा दरों के मान में बहुल पैदा करने वाले कार्गों और अन्य कार्गों के बीच कोई विभेद नहीं है। प्रस्तावित लेवी का अन्य कार्गों मदों की तुलना में धूल पैदा करने वाले कार्गों के लिए प्रदान की जाने वाली अतिरिक्त सेवा की लागत के संदर्भ में औचित्य दिया जाए।	पत्तन द्वारा यह निर्णय लिया जाना विशेषाधिकार है कि कार्गों का उपलब्ध अवसंरचना, प्रदूषण नियंत्रण आदि पर निर्भर करते हुए प्रत्येक बर्थ में प्रहस्तन किया जाता चाहिए। उदाहरणार्थ, कोयले का प्रहस्तन केवल कोयला जेट्टी अथवा बर्थ-III और IV में किया जा सकता है, जिनमें रेलवे साइडिंग की सुविधाएं हैं। टीसीएस का प्रहस्तन केवल उथले बर्थ में ही किया जा सकता है। ऐसी पद्धति पत्तन में तीन दशकों से मौजूद रही है। प्रस्तावित लेवी राजस्व सृजन उत्तम नहीं है, परन्तु इसका लक्ष्य कतिपय कार्गों का वहन करने वाले जहाजों के आगमन का अनुशासित करना प्रयोक्ताओं को पत्तन द्वारा अपनाई गई कार्यविधियों से विपक्षित होकर बर्थ में खड़ा करने के पूर्व रुकने से बचाने में सहायता करता है। अप्रैल-मई, 2005 के दौरान “माने गए” अंतरण प्रभार के रूप में केवल 5.75 लाख रुपए एकत्र किए गए हैं, जो बर्थ की कमी के कारण लंगरगाह में रुकने से विलम्ब प्रभार की तुलना में बहुत कम है। प्रदान की गई “अतिरिक्त सेवा” निर्धारित पद्धतियों से विपर्थन, बर्थ, जहां ग्राम्य प्रदूषण की संभावना अधिक है, में धूल पैदा करने वाले कार्गों का प्रहस्तन आदि है।
(ii)	पायलिटेज शुल्क के 33.33% की दर पर अंतरण प्रभार प्रस्तावित करने का आधार स्पष्ट किया जाए।	इस समय अनुसूची के अनुसार पायलिटेज शुल्क का 25% संग्रहित किया जाता है, अगर कोई पोत बर्थ I से VI के बीच अथवा कोयला जेट्टी I और II तथा तेल जेट्टी के बीच अंतरित किया जाता है। अनुसूची के अनुसार पायलिटेज शुल्क का 50% संग्रहित किया जाता है अगर अंतरण कोयला जेट्टी I और II तथा तेल जेट्टी से बर्थ I से VI और विलोमतः किया जाता है। चूंकि, ये दरें बर्थ/जेट्टी के बीच दूरियों के आधार पर नियत की गई थीं, इसलिए समान अनुरूपता लागू की गई है। यद्यपि, पायलिटेज शुल्क का 50% उपयुक्त होता, फिर भी एसोसिएशन से अनुरोध के आधार पर अंतरण प्रभार के रूप में पायलिटेज शुल्क के 33% और सफाई प्रभार के रूप में 1/-रुपया प्रति मीट्रिक टन की दर पर सहमति दी गई थी।

(iii)	प्रस्तावित लेवी के कारण सृजित अतिरिक्त आय दर्शायी जाए।	वर्ष 2004-05 के दौरान शुष्क थोक कार्गो का वहन करने वाले 143 पोतों का पत्तन में प्रहस्तन किया गया था। अंतरण प्रभार के कारण सृजित अतिरिक्त आय कम होगी। यह दोहराया जाता है कि अतिरिक्त लेवी राजस्व सृजन उपाय नहीं है, परन्तु इसका लक्ष्य पारदर्शी तरीके से भीड़-भाड़ को कम करना है।
(iv)	यह पुष्टि करें कि क्या पूँजीगत तलकर्षण लेवी प्रस्तावित अंतरण प्रभार पर लागू होगी। अगर हां, तो इस लेवी के कारण वित्तीय जटिलांग प्रस्तुत की जाएं।	पत्तन अंतरण प्रभार पर पूँजीगत तलकर्षण लेवी लागू नहीं करता रहा है और यह माने गए अंतरण प्रभार पर भी लागू होगा।
(v)	उन मामलों में माने गए अंतरण प्रभार को प्रस्तावित करने जहां वर्थ संख्या III और IV पर पहले से कब्जा है और एमओपी/एसओपी/रॉक फास्फेट का वहन करने वाले कतार में लगे पोत सीधे वर्थ संख्या-VIII में खड़े किए जाते हैं का कारण स्पष्ट किया जाए। साधारणतया, प्रभार प्रदान की गई वास्तविक सेवाओं के लिए लगाया जाना चाहिए न कि किसी आनुमानिक/प्रदान की गई किसी मानी गई सेवाओं के लिए।	अगर लंगरगाह में कतार में लगा अगला पोत एमओपी/एसओपी/रॉक फास्फेट का वहन करता है और वर्थ संख्या III और IV पर पहले से कब्जा है तो पोत को पोत द्वारा साधारणतया देय पायलिटेज के अतिरिक्त, पायलिटेज के 33% पर माने गए अंतरण प्रभार के भुगतान पर ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए सीधे वर्थ संख्या-VIII (जो निर्धारित नहीं है) में खड़ा किया जा सकता है। यह अतिरिक्त प्रभार समान राशि संग्रहित करने के दृष्टिगत लगाया जाता है, चाहे उसे सीधे वर्थ संख्या-VIII में खड़ा किया जाता है अथवा अन्य वर्थ से वर्थ संख्या-VIII में अंतरित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, वर्थ संख्या-VIII में उतारे गए 1/-रुपया प्रति टन का सफाई प्रभार भी पोत द्वारा अदा किया जाएगा। इसे संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड संख्या 1.10 के अनुसार भीड़-भाड़ कम करने के उपाय के रूप में नियत किया जाता है।
(vi)	असाधारण परिस्थितियां, जिनके अधीन तांबा सांद्रण को सीधे लदान के लिए वर्थ संख्या V/IV पर प्रहस्तन करने की अनुमति दी जाएगी, को मोटे तौर पर सूचीबद्ध किया जाए।	तांबा सांद्रण का वहन करने वाले पोतों का प्रहस्तन साधारणतया वर्थ संख्या III और IV में किया जाता है ; तथापि, ऐसे पोतों का सीधे लदान के लिए वर्थ संख्या V/VI में प्रहस्तन करने की अनुमति असाधारण परिस्थितियों में अध्यक्ष के अनुमोदन से दी जाएगी, अगर भीड़-भाड़ कम करने के सभी उपाय फलदायी नहीं होते। इसकी व्यवस्था मैसर्स स्टरलाइट कॉपर, जो पत्तन का कैपिटिव प्रयोक्ता है, की सहायता करने के लिए की गई है।

5.1 इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई टीपीटी परिसर में दिनांक 9 दिसम्बर 2005 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में टीपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपना निवेदन किया।

5.2 संयुक्त सुनवाई में टीपीटी ने 100% बेदखली प्राथमिकता प्रभार के बदले अंतरण प्रभार के रूप में पायलिटेज शुल्क का केवल 33% लगाने के बारे में कुछ मुद्दे उठाते हुए उसके रेजिडेंट लेखापरीक्षा अधिकारी से प्राप्त पत्र की फॉटो प्रति प्रस्तुत की। टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि बेदखली प्राथमिकता प्रभार का संग्रहण उसके दरों के मान में यथानिर्धारित भिन्न पारिस्थितियों के अधीन होता है, जबकि विषयगत प्रस्ताव पोतों के एकत्रीकरण के कारण भीड़-भाड़ कम करने के लिए धूल पैदा करने वाले थोक कार्गों का वहन करने वाले पोतों से अंतरण प्रभार और सफाई प्रभार एकत्र करना है। इसने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित प्रावधान का अभिप्राय: बेदखली प्राथमिकता प्रभार एकत्र करने के प्रावधानों का विरोध करना नहीं है।

6. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा दिए गए तर्कों का सार संबंधित पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

7. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नालिखित स्थिति उभरती है:-

(i) यह प्रस्ताव गहरे ड्राफ्ट/धूल पैदा करने वाले कार्गो पोतों के एकत्रीकरण के कारण नूतीकोरिन पत्तन में उत्पन्न हुई भीड़-भाड़ को कम करने की आवश्यकता से उत्पन्न हुआ है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि दो गहरे ड्राफ्ट के बर्थ अर्थात बर्थ संख्या III और IV शुष्क धूल वाले थोक कार्गो जैसे तांबा सांद्रण, रॉक फास्फेट, औद्योगिक कोयल, सल्फर उर्वरक, कोक आदि के प्रहस्तन के लिए निर्धारित हैं। धूल पैदा करने वाले कार्गो पोत का प्रहस्तन वायु प्रदूषण करने वाले ऐसे पोतों द्वारा धूल उत्सर्जन के कारण पत्तन के नीतिगत निर्णय के रूप में बर्थ III और IV को छोड़कर किसी अन्य बर्थ में नहीं किया जाता। तथापि, पोतों के एकत्रीकरण से धूल पैदा करने वाले कार्गो का अन्य बर्थ में प्रहस्तन करने अथवा ऐसे पोतों को स्थान देने के लिए कार्यरत पोतों को अन्य बर्थ में अंतरित करने की आवश्यकता होती है। टीपीटी ने उल्लेख किया है कि प्रस्ताव अधिक पारदर्शिता लाने और पोतों के अंतरण की वर्तमान प्रणाली में पत्तन अधिकारियों द्वारा प्रयोग किए जाने वाले किसी अनियंत्रित विवेकाधिकार को प्रतिबंधित करना है।

(ii) इंडियन चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री ने मांग की है कि धूल उत्पन्न करने वाले ऐसे कार्गो का कोई अतिरिक्त प्रभार लगाए गए बिना भीड़-भाड़ के समय किसी अन्य बर्थ में प्रहस्तन करना जारी रखा जा सकता है। कुछ प्रयोक्ताओं ने सुझाव दिया है कि सल्फर, तांबा सांद्रण और कोयले का वहन करने वाले पोतों का प्रहस्तन केवल बर्थ संख्या III और IV में ही किया जा सकता है, जबकि रॉक फास्फेट, एमओपी, थूरिया आदि जैसे अन्य कार्गो का प्रहस्तन अन्य बर्थ में किया जा सकता है।

इस परिप्रेक्ष्य में जैसा टीपीटी द्वारा सही वर्णन किया गया है कि उपलब्ध अवसंरचना, प्रदूषण नियंत्रण आदि पर निर्भर करते हुए किस कार्गो का प्रहस्तन किस बर्थ में किया जाना चाहिए, यह निर्णय करना पत्तन का कार्य है। इसलिए, पत्तन न्यास द्वारा तैयार प्रचालनात्मक योजनाओं की अवहेलना करते हुए, प्रयोक्ताओं का सुझाव पूर्णतया स्वीकार करने योग्य नहीं है।

यहां यह उल्लेख करना संगत है कि संशोधित प्रशुल्क विशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट है कि पायलिटेज शुल्क एक आवक और एक जावक संचलन सहित पर्याप्त क्षमता के टग/लांच की अपेक्षित संख्या और 'पत्तन की सुविधा' के लिए पोतों के अंतरण/अंतरणों के साथ एक मिश्रित शुल्क है। पोतों के अनुरोध पर अंतरण पर पृथक अंतरण प्रभार लगेगा।

टीपीटी ने पहले किसी अतिरिक्त लेवी के बिना यह सेवा प्रदान की थी, क्योंकि इस संबंध में उसके दरों के मान में कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं था। परन्तु, पोतों के अंतरण और घाट की सफाई में पत्तन को लागत आती है और ऐसी सेवाओं को स्थायी रूप से निःशुल्क प्रदान नहीं किया जा सकता, जब तक परस्पर आर्थिक-सहायता का आश्रय नहीं लिया जाए। यह नोट करना महत्वपूर्ण है कि अंतरण प्रभार की लेवी पर धूल पैदा करने वाले कार्गो के पोतों के स्थान देने के लिए पोतों को प्रस्तावित संचलन से पोत को बर्थ में लागत से पूर्व लूकने का समय, जो भीड़-भाड़ अथवा पोतों के एकत्रीकरण के समय अधिक होता है, कम करने के रूप में पोत को लाभ होगा। इस परिदृश्य के दृष्टिगत आईसीआई द्वारा अंतरण सेवा निःशुल्क प्रदान करने के प्रस्ताव की मांग को स्वीकार नहीं किया जा सकता।

(iii) अंतरण प्रभार के रूप में पायलिटेज शुल्क के 33% की प्रस्तावित लेवी के संबंध में टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि बर्थ संख्या I से VI के बीच अथवा कोयला जेटटी I और II तथा तेल जेटटी के बीच पोत के अंतरण के लिए पायलिटेज शुल्क के 25% पर और कोयला जेटटी I और II तथा तेल जेटटी से बर्थ संख्या I से VI तक और विलोमतः के बीच पोत के अंतरण के लिए पायलिटेज शुल्क के 50% पर वर्तमान अंतरण प्रभार बर्थ/जेटटी के बीच दूरी के आधार पर नियत किया गया है। इसी के अनुरूप, उसके द्वारा प्रस्तावित पोत के विभिन्न आवागमनों के लिए अंतरण प्रभार पायलिटेज शुल्क का 50% होना चाहिए। प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त पूर्व अनुरोध को स्वीकार करते हुए टीपीटी ने पायलिटेज शुल्क के 33% पर अंतरण प्रभार और सफाई प्रभार के रूप में 1/-रुपया प्रति मीट्रिक टन का प्रस्ताव करने की सहमति दी है। यहां तक कि यद्यपि इस व्यवस्था को इस समय जारी रहने की अनुमति दी जा सकती है, फिर भी टीपीटी को पायलिटेज शुल्क से इसे संबद्ध किए बिना सेवाएं प्रदान करने की लागत के आधार पर पृथक अंतरण प्रभार का प्रस्ताव करना चाहिए।

(iv) प्रस्तावित प्रावधान में उल्लेख किया गया है कि अगर बर्थ संख्या III और IV पर पहले से कब्जा है, तो एमओपी/एसओपी/रॉक फास्फेट का वहन करने वाले कतार में लगे अगले पोत को पायलिटेज शुल्क के 33% पर माने गए अंतरण प्रभार के मुगाना पर बर्थ संख्या V, VI अथवा VIII में बर्थ में सीधे खड़ा किया जा सकता है। साधारणतया, प्रभार प्रदान की गई वास्तविक सेवा के लिए लगाया जाना चाहिए न कि आनुमानिक/मानी गई सेवा के लिए।

तथापि, टीपीटी ने तर्क दिया है कि माना गया अंतरण भी बर्थ संख्या V, VI अथवा VIII, जो वास्तविक रूप में ऐसे कार्गों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित किए गए हैं, पर धूल पैदा करने वाले वाले कार्गों का प्रहस्तन करने के लिए प्रयोक्ताओं को प्रदान की गई सुविधा है। अगर नहीं तो बर्थ संख्या III/IV में कार्यरत पोत को धूल पैदा करने वाले कार्गों के आने वाले पोतों को स्थान देने के लिए अन्य बर्थ में अंतरित किया जाना होगा, जिस मामले में उसे उक्त अंतरण प्रभार अदा करना होगा। अतिरिक्त प्रभार समान राशि संग्रहित करने की दृष्टि से लगाया जाता है, चाहे उसे सीधे बर्थ संख्या VIII, V अथवा VI में खड़ा किया जाता है अथवा संबंधित बर्थ में अंतरित किया जाता है। वास्तव में, अनुमानित लेवी सीधे बर्थ में खड़ा किए गए पोत और किसी अन्य बर्थ से अंतरित किए गए पोत के बीच समानता बनाए रखने के लिए है।

वूंकि, अधिकांश प्रयोक्ताओं अर्थात् तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट एसोसिएशन (टीएसएए), तूतीकोरन कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (टीसीएचएए) ने प्रशुल्क व्यवस्था के लिए अपनी सिद्धांततः परस्पर सहमति दे दी है और यह मानते हुए कि इसे भीड़-भाड़ कम करने के लिए पिछले सात महीनों से तदर्थ उपाय के रूप में कार्यान्वित किया जा चुका है, इसलिए अंतरण प्रभार की लेवी का प्रस्तावित प्रावधान अनुमोदित किया जाता है।

(v) तूतीकोरिन चैम्बर ऑफ कॉर्मस एंड इंडस्ट्री (टीसीसीआई) ने यह स्पष्टीकरण मांगा है कि क्या कोयले को इस लेवी के प्रयोजनार्थ धूल पैदा करने वाले कार्गों के रूप में वर्गीकृत किया जाना है या नहीं। इस संबंध में टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि कोयला जेटटी में प्रहस्तन किए गए कोयले को विचाराधीन प्रस्ताव में शामिल नहीं किया जाएगा, क्योंकि यह लेवी केवल निर्धारित बर्थ के अतिरिक्त अन्य बर्थ में प्रहस्तन किए गए धूल पैदा करने वाले कार्गों के संदर्भ में है।

(vi) टीएसएए और टीसीएचएए की यह राय थी कि प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था केवल अस्थायी भीड़-भाड़ कम करने के लिए है और यह स्थायी लेवी नहीं होनी चाहिए। यह उल्लेख करना संगत है कि अगर इस सुझाव पर विचार किया जाता है, तो इससे पुनः भीड़-भाड़ हो जाएगी और लेवी वापस लेने पर सुविधा का दुरुपयोग होगा। टीपीटी द्वारा जैसा सही कहा गया है, पोतों के अंतरण में पारदर्शिता लाने के लिए एक स्थायी कार्यतंत्र बनाना होगा।

टीपीटी द्वारा सूचित लेवी से इसके कार्यान्वयन के पिछले सात महीनों के लिए अतिरिक्त आय अंतरण प्रभार के कारण 19.6 लाख रुपए और प्रदूषण लेवी से 3.06 लाख रुपए के स्तर पर है। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था राजस्व सृजन उपाय नहीं है, परन्तु इसका लक्ष्य बर्थ में लगाने की व्यवस्था को पारदर्शी तरीके से युक्तिसंगत बनाना है। इसे ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण टीपीटी के दरों के मान में प्रस्तावित प्रावधान प्रविष्ट करने का इच्छुक है।

(vii) टीपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में तांबा सांद्रण वाले पोतों को केतिपय शर्तों के अधीन विशेष परिस्थितियों में सीधे लदान के लिए बर्थ संख्या V अथवा VI में खड़ा करने का प्रस्ताव दिया था। तत्पश्चात्, संयुक्त सुनवाई में टीपीटी ने निवेदन किया है कि उक्त प्रावधान केवल बर्थ संख्या III और IV में ही तांबा सांद्रण का वहन करने वाले पोतों के प्रहस्तन के लिए तमिलनाडु प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा जारी निर्देशों के दृष्टिगत निष्कल है। इसे ध्यान में रखते हुए, इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में शामिल उक्त प्रावधान संगत नहीं पाया जाता है और इसे वापस लिया गया माना जाता है।

(viii) जैसा पहले वर्णन किया गया है 1/-रूपया प्रति मीट्रिक टन का प्रस्ताव अंतरण प्रभार की प्रस्तावित लेवी के अतिरिक्त संबंधित बर्थ से उतारे गए धूल पैदा करने वाले कार्गो की मात्रा पर सफाई प्रभार के रूप में किया गया है। ऐसी ही लेवी कुछ अन्य महापत्तन के मामले में भी अनुमोदित फी गई है। इसके अलावा, यह “प्रदूषक भुगतान करें” सिद्धांत के अनुरूप है।

चूंकि, प्रस्तावित दर परस्पर सहमत्य दर है, इसलिए यह प्राधिकरण बर्थ से उतारे गए धूल पैदा करने वाले कार्गो को लिए 1/-रूपया प्रति मीट्रिक टन पर प्रस्तावित सफाई प्रभार अनुमोदित करता है।

(ix) वर्तमान मामले में, टीटीपी ने अपना प्रस्ताव मई 2005 में प्रस्तुत किया था और साथ-साथ तदर्थ उपाय के रूप में प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था भी कार्यान्वित की थी। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश पत्तन को तदर्थ दर के रूप में प्रस्तावित प्रशुल्क प्रचालित करने की अनुमति देते हैं, बशर्ते कि इसे तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर निकाला जाता है और इसपर संबंधित प्रयोक्ताओं द्वारा परस्पर रूप से सहमति दी जाती है। टीपीटी ने स्वीकार किया है कि अंतरण प्रभार के रूप में पायलिटेज शुल्क के 33% की प्रस्तावित दर बर्थ के बीच पोतों के अन्य आवागमनों के लिए उसके दरों के मान में निर्धारित अंतरण प्रभारों के आधार पर निकाली गई थी और वह संबंधित प्रयोक्ताओं से प्राप्त परस्पर सहमति पर आधारित थी। उपरोक्त स्थिति के दृष्टिगत और यह भी मानते हुए कि अनुमोदित प्रशुल्क टीपीटी द्वारा प्रस्तावित स्तर पर है, यह प्राधिकरण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.4 के अनुसार टीपीटी द्वारा दिनांक 30 अप्रैल, 2005 से आदेश के कार्यान्वयन की तारीख तक लगाए गए प्रशुल्क को मानता है और पुष्टि करता है। यह स्पष्ट है कि यह प्रयोक्ताओं और पत्तन के बीच करार के मद्देनज़र दिशानिर्देशों के अनुसार है तथा इसकी पूर्व-प्रभाव से अनुमोदन के रूप में व्याख्या नहीं की जानी चाहिए। अनुमोदित संशोधनों की भी टीपीटी के दरों के मान की सामान्य समीक्षा, जो शीघ्र ही होगी, के साथ समीक्षा की जाएगी।

8. इसके परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र रूप से ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण टीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित पैरा 2.1(iv) में खंडों (क) से (घ) को अनुमोदित करता है। तदनुसार, इन शर्तों को अनुसूची 2.2.1 और 2.2.2 से संबंधित सामान्य टिप्पणियों में क्रम संख्या 9 के रूप में प्रविष्ट किया जाता है।

अ. ल. बोगिराव, अध्यक्ष

[विज्ञापन-III/IV/143/2005/प्रसा.]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

Mumbai, the 12th January, 2006

**No. TAMP/35/2005-TPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Tuticorin Port Trust for levy of special charges for relieving congestion of dust generating bulk cargo vessels, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**

Case No. TAMP/35/2005-TPT

**ORDER**

(Passed on this 27th day of December 2005)

This case relates to a proposal received from the Tuticorin Port Trust (TPT) for levy of special charges for relieving congestion of dust generating bulk cargo vessels.

2.1. The main points made by TPT in its proposal are summarised below:

- (i). It has three deep draught berths and five shallow draught berths for handling general cargo vessels. In order to control air pollution arising out of handling of certain cargoes, viz. Copper Concentrate, Rock Phosphate, Industrial Coal, Sulphur, Fertilisers, Coke, etc., the port follows the practice of earmarking deep draught berths III and IV for these cargoes. Berth nos. I, II, V, VI and VIII (third deep draught berth) are utilised for handling other general cargoes.
- (ii). There is occasional bunching of deep draught/ dust-generating cargo vessels leading to avoidable congestion in the port. The users have not been able to clean the general cargo berth after handling of dust generating cargoes to port's satisfaction because of the vast backup area, especially in berth nos. V, VI and VIII.
- (iii). Allotment of these berths for dust generating cargo carriers has also not been very transparent besides misuse of the facility of shifting the vessels for port's convenience.
- (iv). The TPT held a meeting with the users on 29 April 2005 and after detailed discussions, it has been mutually agreed to incorporate the following provisions in the Scale of Rates:
  - (a). *Berth no. VIII will be generally earmarked only for cargoes other than dust-generating cargo like Copper Concentrate, Rock Phosphate, Industrial Coal, Sulphur, Fertilisers, Coke, etc.*
  - (b). *Berth nos. I, II, V and VI will not be normally utilised for handling dust-generating cargo.*
  - (c). *However, in times of congestion, MOP/ SOP and Rock Phosphate will be allowed to be handled in berth no. VIII subject to the following conditions:*
    - (i). *The vessels seeking berthing in berth nos. III/ IV from where the working vessel will be shifted to berth VIII will pay shifting charges calculated at 33% of the pilotage charges as per the SOR. Additionally, they will also pay cleaning charges at the rate of Re.1/- per metric tonne of cargo discharged at berth no. VIII.*
    - (ii). *If the vessel next in queue at the anchorage carries MOP/ SOP/ Rock Phosphate and berth nos. III and IV are already occupied, the vessel can be directly berthed at berth no. VIII, on payment of deemed shifting charges at 33% of the pilotage in addition to pilotage generally payable by the vessel. Additionally, cleaning charges Re.1/- per tonne of cargo discharged at berth no. VIII shall be paid by the vessel.*
  - (d). (i). *In the event of berth no. VIII is also occupied, working vessels discharging MOP/ SOP/ Rock Phosphate at berth nos. III and IV, after lightening, can be shifted to berth nos. V and VI for direct loading to accommodate the incoming deep draft vessels in berth nos. III and IV, provided shifting*

charges and cleaning charges as mentioned above are paid by the incoming vessel.

(ii). If the vessel next in queue at the anchorage carries MOP/ SOP/ Rock Phosphate and berths nos. III and IV are already occupied, the vessel can be directly berthed at berth nos. V / VI on payment of deemed shifting charges at 33% of the Pilotage, in addition to pilotage generally payable by the vessel. Additionally, cleaning charges at Re.1/- per tonne on cargo discharged at berth nos. V / VI shall also be paid by the vessel.

(e). Copper Concentrate will be allowed to be handled in berth nos. V / VI for direct loading in extraordinary circumstances only, with the approval of the Chairman, if all the above measures for relieving congestion are not productive, on payment of shifting/ deemed shifting and cleaning charges as mentioned above."

2.2. The TPT has pointed out that the existing provision in its Scale of Rates covers shifting relating to Coal Jetties and Oil Jetty in North Break Water and VOC I to IV berths, V and VI berths. As the berth nos. VII and VIII (deep draft berths) have become fully operational, there are instances of shifting to and from these berths. The anomaly in shifting charges will be set aright during the next general revision of tariff. The instant proposal is the first step in equating the shifting charges from berths nos. III / IV to Berth no. VIII to the shifting charges between the South and North Break waters and applying the same rate (actual or deemed) to shifting of working vessels with dust generating cargo to the other berths on the South Break waters in times of congestion.

2.3. The TPT has also informed that Tuticorin Steamer Agents Association (TSAA) has agreed to the following conditionalities on an ad-hoc basis:

- (i). Rock phosphate and MOP vessels will be berthed at berth no. VIII on payment of shifting charges equivalent to 33% of pilotage fee, subject to availability of the said berth.
- (ii). Even if MOP and Rock phosphate vessels are berthed at berth no. VII, it will be considered as deemed shifting and such vessels have to pay 33% of the pilotage fee as shifting charges.
- (iii). Cleaning charges at Re.1/- per tonne will have to be paid by the consignee for the said vessels for the quantity of cargo discharged at berth no. VIII.

2.4. In view of mutual agreement between the port and the users on the ad-hoc arrangement, the TPT has requested this Authority to approve the proposal on an ad-hoc measure with effect from 30 April 2005 till the impending revision of its SOR.

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal was forwarded to the concerned user organisations seeking their comments. The comments received from the users / user organisations were forwarded to TPT as feedback information.

3.2. The TPT has also furnished its response to the comments of the various users/user organisations.

4. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the TPT was requested to furnish additional information / clarification on various points. The queries raised and the response of the TPT thereon is tabulated below:

SI.No.	Queries raised by us	Response of TPT
(i).	The reasons for introducing the additional charge for cleaning the berth may be explained in the light of the fact that the dust generating cargo is traditionally being handled by the TPT and there is no	It is the prerogative of the port to decide as to which cargo should be handled in each berth depending upon available infrastructure, pollution control etc. For instance, coal can only be handled in coal jetties or berths III and IV, which

	distinction in the existing Scale of Rates between the dust generating and other cargo. The proposed levy may be justified with reference to the cost of additional service provided for dust generating cargo as against the other cargo items.	have railway siding facilities. VCM can only be handled in shallow berth. Such practices have been in existence in the port for three decades now. The proposed levy is not a revenue generating measure but is aimed at disciplining the arrival of ships carrying certain cargoes and helping the users to avoid pre-berthing detention by deviating from the procedures followed by the port. During April, May 2005 a sum of only Rs.5.75 lakhs has been collected as 'deemed' shifting charges which is very meagre compared to the demurrage charges on account of detention at anchorage due to want of a berth. The 'Additional service' rendered is by way of deviation from set practices, handling dust generating cargoes in berths where the possibility of air-pollution is greater etc.
(ii).	The basis of proposing the shifting charge @ 33.33% of the pilotage fee may be explained.	At present 25% of pilotage fees as per schedule is collected if a vessel is shifted between berths I to VI or between Coal Jetty I & II and Oil Jetty. 50% of pilotage fee as per schedule is collected if shifting is made from Coal Jetty I & II and Oil Jetty to Berth I to VI and vice versa. As these rates were fixed, based on the distance between berths / jetties, the same analogy has been applied. Though 50% of the pilotage fees would have been appropriate, a rate of 33% of pilotage fees as shifting charges and Re.1/- per MT as cleaning charges was agreed upon, based on the request from the Association.
(iii).	The additional income to be generated on account of the proposed levy may be indicated.	During 2004-05, 143 vessels carrying dry bulk cargoes were handled in the port. The additional income to be generated on account of shifting charges would be meagre. It is reiterated that the additional levy is not a revenue generating measure but aimed at relieving congestion in a transparent manner.
(iv).	Confirm whether the capital dredging levy will apply to the proposed shifting charges. If so, the financial implication on account of this levy may be furnished.	The port has not been applying capital dredging levy on shifting charges and this will apply to deemed shifting charges too.
(v).	The reasons for proposing deemed shifting charges in case where the berths III and IV are already occupied and the vessel in queue carrying MOP/SOP/Rock Phosphate is directly berthed at berth VIII may be explained.	If the vessel next in queue at the anchorage carries MOP / SOP / Rock Phosphate, and berth nos. III and IV are already occupied, the vessel can be directly berthed at berth no. VIII (which is not earmarked) for handling of such cargoes on payment of deemed shifting

	Generally, charges should be levied for the actual services rendered and not towards any notional / deemed services rendered.	charges at 33% of the pilotage in addition to pilotage generally payable by the vessel. This addition charge is levied with a view to collect same amount whether it is berthed directly in berth no. VIII or shifted to VIII berth from other berths. Additionally, cleaning charges at Re.1/- per tonne discharged at berth no. VIII shall also be paid by the vessel. This is fixed as a measure for relieving congestion as per clause No.1.10 of the revised tariff guidelines.
(vi).	The extraordinary circumstances under which Copper Concentrate will be allowed to be handled at berth nos. V / VI for direct loading may be broadly listed out.	Vessels of Copper Concentrate are generally handled at Berth Nos. III & IV, however, such vessels will be allowed to be handled in Berth Nos. V / VI for direct loading, if all the measures for relieving congestion are not productive, in extraordinary circumstances with the approval of Chairman. This has been provided to assist M/s. Sterlite Copper, who is a captive user of the port.

5.1 A joint hearing in this case was held on 09 December 2005 at TPT premises. At the joint hearing, the TPT and the concerned users made their submissions.

5.2. At the joint hearing, the TPT furnished a photo copy of a communication received from its Resident Audit Officer raising some issue about levying only 33% of the pilotage fees as shifting charges instead of collecting 100% ousting priority charge. The TPT has clarified that collection of ousting priority charges is under different circumstances as prescribed in its SOR whereas the subject proposal is to collect shifting charges and cleaning charges from vessels carrying dust generating bulk cargo to relieve congestion due to bunching of vessels. It has clarified that the proposed provision is not intended to run counter to the provisions of collecting ousting priority charges.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

7. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). This proposal stems from the necessity to ease congestion arising at the Tuticorin port due to bunching of deep draft / dust generating cargo vessels. The port has pointed out that the two deep draft berths i.e. nos. III and IV are earmarked to handle dry dusty bulk cargo like Copper Concentrate Rock Phosphate, Industrial Coal, Sulphur Fertilizer, Coke, etc.. The dust generating cargo vessels are not handled at other berths except III and IV as a policy decision of the port due to emission of dust by such vessels creating air pollution. However, bunching of vessels necessitates handling dust generating cargo at other berths or to shift a working vessel to other berth to accommodate such vessels. The TPT has mentioned that the proposal is to bring in more transparency and to restrict any unguided discretion exercised by port officials in present system of shifting of vessels.
- (ii). The Indian Chamber of Commerce and Industry has demanded that such dust generating cargo may continue to be handled at any other berths at the time of congestion without levy of any additional charge. Some of the users have suggested that vessels carrying Sulphur,

Copper Concentrate and Coal may be handled only in berth nos. III and IV whereas other cargoes like Rock Phosphate, MOP, Urea etc., may be handled at other berths.

In this context as rightly stated by the TPT, it is for the port to decide which cargo should be handled at which berth depending on the infrastructure available, pollution control, etc. Hence the suggestion of the users cannot be fully admitted ignoring the operational plans devised by the Port Trust.

It is relevant here to mention that the revised tariff guidelines specify that Pilotage fee is composite fee including one inward and one outward movement, with required number of tugs / launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'port convenience'. Shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges.

The TPT earlier provided this service without any additional levy since there was no specific provision in its Scale of Rates in this regard. But, shifting of vessels and cleaning of wharves involve cost to the port and such services cannot be provided free of cost in perpetuity unless cross-subsidisation is resorted to. It is significant to note that the proposed movement of vessels to accommodate the dust generating cargo vessels against levy of shifting charge will benefit the vessel in terms of reducing the pre-berthing detention of vessel which is reported to be high at the times of congestion or bunching of vessels. Viewed from this perspective, the demand made by the ICCI to offer the shifting service free of cost cannot be conceded.

- (iii). As regards the proposed levy of 33% of pilotage fee as shifting charge, the TPT has clarified that present shifting charge at 25% of pilotage fees for shifting of a vessel between berth nos. I to VI or between Coal Jetty I & II and Oil Jetty and 50% of pilotage fee for shifting of a vessel from Coal Jetty I & II and Oil Jetty to Berth nos. I to VI and vice versa has been fixed based on the distance between berths / jetties. On the same analogy, the shifting charge for the various movements of vessel proposed by it should have been 50% of the pilotage fees. Conceding to the earlier request from the users organisation, the TPT has agreed to propose shifting charge at of 33% of pilotage fees and Re.1/- per MT as cleaning charges. Even though this arrangement can continue for time being, the TPT should propose separate shifting charge based on cost of providing the services without linking it with pilotage fees.
- (iv). The proposed provision prescribes that in case berth nos. III and IV are already occupied, the next vessel in queue carrying MOP/SOP/Rock Phosphate can be directly berthed at berth nos. V, VI, or VIII against payment of deemed shifting charge at 33% of pilotage fee. Generally, charges should be levied for the actual service rendered and not towards notional/ deemed service.

The TPT has, however, argued that the deemed shifting is also a facility offered to the users to handle dusty cargo at berth nos. V, VI, or VIII which are actually not earmarked for handling such cargo. If not, a working vessel at berth nos. III/ IV will have to be shifted to other berths to accommodate the incoming vessel containing dusty cargo in which case it will have to pay the said shifting charge. The additional charge is levied with a view to collect the same amount whether it is berthed directly at berth nos. VIII, V or VI or shifted to the respective berths. In effect, the notional levy is to maintain equity between the directly berthed vessel and the vessel shifted from some other berth.

Since most of the users i.e. Tuticorin Steamer Agents Association (TSAA) and the Tuticorin Custom House Agents Association (TCHAA) had in principle given their mutual consent to the proposed tariff arrangement and also recognising that it is already been implemented as an ad-hoc measure for the last seven months to curb congestion, the proposed provision for levy of shifting charge is approved.

- (v). The Tuticorin Chamber of Commerce and Industry (TCCI) has sought clarification whether coal is to be classified as dust generating cargo for the purpose of this levy. In this regard the TPT has clarified that coal handled at Coal Jetty will not be covered in the proposal

under consideration since this levy is only with reference to on dust generating cargo handled in berths other than the earmarked ones.

(vi). The TSAA and the TCHAA were of the opinion that the proposed tariff arrangement is only to relieve the temporary congestion and should not be a permanent levy. It is relevant to mention that if this suggestion is considered, it may again lead to congestion and misuse of the facility once the levy is withdrawn. As rightly stated by the TPT, there has to be a permanent mechanism to bring in transparency in shifting of vessels.

Additional income from the levy reported by the TPT for last seven months of its implementation is at the level of Rs.19.6 lakhs due to shifting charge and Rs.3.06 lakhs from pollution levy. It is thus clear that the proposed tariff arrangement is not a revenue generating measure but is aimed to streamline the berthing arrangement in a transparent manner. That being so, this Authority is inclined to insert the proposed provisions in the Scale of Rates of the TPT.

(vii). The TPT in its initial proposal had proposed berthing of copper concentrate vessels at berth nos. V or VI for direct loading in special circumstances subject to certain conditions. Subsequently, in the joint hearing, the TPT has submitted that the said provision is infructuous in view of directive issued by the Tamil Nadu Pollution Control Board to handle vessels carrying Copper Concentrate only at berth nos. III and IV. That being so, the said provision included in its initial proposal is not found to be relevant and is treated as withdrawn.

(viii). As stated earlier, Re.1 PMT has been proposed as cleaning charge on quantum of dusty cargo discharged from the respective berths in addition to the proposed levy of shifting charge. Similar levy is approved in case of some other major port trusts also. Further, it is in conformity with the 'Polluters pay' principle.

Since the proposed rate is a mutually agreed one, this Authority approves the proposed cleaning charge at Re.1/- PMT for the dusty cargo discharged from the berths.

(ix). In the instant case, the TPT filed its proposal in May 2005 and also simultaneously implemented the proposed tariff arrangement as an ad-hoc measure. The revised tariff guidelines allows the port to operate the proposed tariff as an ad-hoc rate provided it is derived based on existing notified tariffs for comparable services/cargo; and, is mutually agreed upon by the concerned users. The TPT has admitted that the proposed rate of 33% of pilotage fee as shifting charge was derived based on the shifting charges prescribed in its SOR for other movements of vessels between the berths and was based on mutual consensus obtained from the concerned users. In view of the above position, and also recognising that the approved tariff is at the level proposed by the TPT, this Authority as per clause 2.17.4 of the revised tariff guidelines recognises and ratifies the tariff levied by the TPT from 30 April 2005 till the date of the implementation of the Order. It is clear that this is as per guidelines in view of agreement between users and port and should not be interpreted as retrospective approval. The amendments approved will also be reviewed alongwith the general review of the Scale of Rates of TPT, which will fall due shortly.

8. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves clauses (a) to (d) in para 2.1 (iv) as proposed by the TPT. These conditionalities are accordingly inserted in the Scale of Rates of the TPT as Sl. No. 9 in General Notes relating to Schedule 2.2.1 and 2.2.2.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT-III/IV/143/2005-Exty.]